Die "Völlener Schiffe": geschnitzte Konturen von Seglern des 17. Jahrhunderts am Altar einer unteremsischen Kirche

Stettner, Heinrich

Veröffentlichungsversion / Published Version
Zeitschriftenartikel / journal article

Deutsches Schiffahrtsarchiv 6, 1983, S. 175–187

SCHIFFSMODELLE UND -DARSTELLUNGEN

DIE »VÖLLENER SCHIFFE«

Geschnitzte Konturen von Seglern des 17. Jahrhunderts am Altar einer unteremsischen Kirche

VON HEINRICH STETTNER

Im Frühjahr 1982 wurde der Verfasser durch Bedienstete der Ostfriesischen Landschaft (=kulturelle Selbstverwaltungskörperschaft des Öffentl. Rechtes mit Sitz in Aurich, indirekte Nachfolgerin der einstigen ostfries. Landstände) vom Vorhandensein einiger – offenbar älterer – Schiffsdarstellungen am hölzernen Altaraufbau der emsnahen Kirche zu Völlen nördlich von Papenburg unterrichtet[1]. Als Inhaber eines schiffahrtshistorischen Erfassungsauftrages in Kompetenz des Forschungsinstituts für den friesischen Küstenraum, mithin selbst als nebenamtlicher Mitarbeiter der Ostfriesischen Landschaft, ging der Verfasser in mehrfacher Weise den gegebenen Hinweisen nach. Seine – in Teilen wahrscheinlich nur vorläufigen – Ergebnisse seien hier mitgeteilt und illustriert:

Zur Topo- und Hydrografie Völlens

Völlen ist ein langgestrecktes Straßendorf und verläuft etwa in Nord-Süd-Richtung parallel zu der ca. 1 km weiter westlich gelegenen unteren Ems. Kommunal gehört es zur derzeitigen Gemeinde Westoverledingen[2] im Landkreis Leer, liegt wirtschaftlich aber mehr im Einzugsgebiet der im Süden unmittelbar angrenzenden Stadt Papenburg im Landkreis Emsland. Beide Landkreise sind Bestandteile des niedersächsischen Regierungsbezirkes Weser-Ems mit Sitz in Oldenburg.

Das auf einem in die Emsmarsch vorgeschobenen, wohl früh besiedelten Geestrücken erbaute, in mitterlalterlichen Urkunden belegte Dorf war jahrhundertelang eines der südlichsten Gemeinwesen des reichsgräflichen Territoriums Ostfriesland. Die heutige Kreisgrenze entsprach früher etwa der politischen Grenze zum reichsunmittelbaren Hochstift Münster, später dann der Verwaltungsgrenze zum jeweiligen Regierungsbezirk Osnabrück. – In hydrografischer Hinsicht ist hinzuzufügen, daß der Völlener Geestrücken Bestandteil des »Völlener Wehrdeiches« war, der in vorigen Jahrhunderten das saisonale niederschlagsbedingte Hochwasser aus den oberhalb gelegenen Landstrichen fernzuhalten und querab in die Ems zu leiten hatte.

Speziell für die »Völlener Schiffe« könnten einige weitere topo- wie hydrografische Fakten von Belang sein, auf die hier überwiegend nur berichtend, mit bewußt wenigen Mutmaßungen, eingegangen werden soll, zumal diese Fakten vielleicht für sich zu sprechen vermögen:

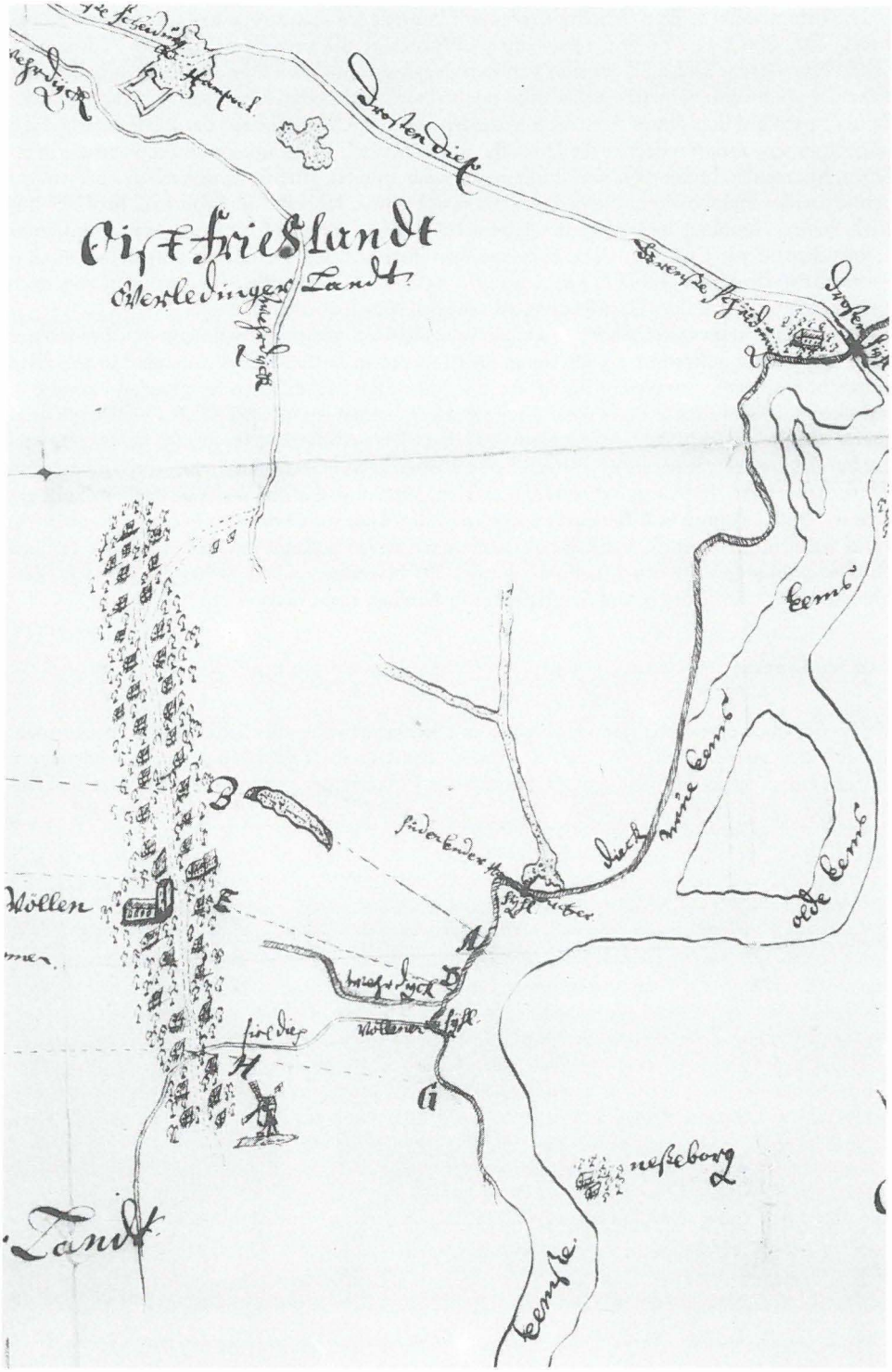
a) Der (heutige) Tidenhub der Ems reicht beträchtlich über Völlen und auch noch über Papenburg hinaus.
b) Um 1676 – also inmitten der Zeit, in welcher die Völlener Schiffskonturen eingekerbt worden sein dürften – hatte Völlen ausweislich einer zeitgenössischen, von Hand gefertigten und »gesüdeten« Kartenskizze (Abb. 1)[3] zwei Ems-Siele. Außer dem südlichen, noch vor dem »Wehrdijck (Wehrdyck)« gelegenen »Süder Ender Hammricher[4] Sijhl (Syhl)« gab es das nördlichere, hinter dem Wehrdeich gelegene »Völlener Sijhl (Syhl)«. Dergleichen alte Siele pflegten dem Emsdeich vorgelagerte, mehr oder minder lange Muhden = Mündungen[5] zu haben, wie sich heute noch an vielen Ems-Sielen feststellen läßt. Diese Muhden erfüllten und erfüllen auch die Funktionen tideabhängiger Liege- und Ladeplätze für solche Schiffe, die wegen ihrer Größe die Sieltore nicht mehr passieren können.
c) Ältere Einwohner Völlens erinnern sich[6] an gehörte Berichte von Vorfahren (und verweisen sogar auf Bodenvertiefungen binnenseits des Ems-Deiches), die für einen früheren, kleinen Völlener Binnenhafen für solche Schiffe sprechen, deren Außenmaße das Passieren der Sieltore erlaubten.
d) Die wegen ihrer Präzision geschätzte und bekannte »Topographische Karte von Westphalen« des Major Le Coq, Berlin 1805, läßt in ihrer »Section III«[7] direkt westlich von Völlen und östlich der Ems, also in dem schmalen Zwischengelände, das Wort »Schiffbau« erkennen – und zeigt überdies am jenseitigen Emsufer bei Halte eine »Sage Möhle« (den potentiellen Zulieferer für den »Schiffbau«?).
e) Ältere Einwohner Völlens wissen noch[6] aus ihren jüngeren Jahren um die Funktionstüchtigkeit der gen., auch mit Werftarbeiten befaßten (Holz-) Sägemühle.
f) Emden, bedeutendster Hafen Ostfrieslands, im 17. Jahrhundert nachweislich längst Bauplatz seegängiger Groß- wie kleinerer Küsten- und Binnenschiffe, liegt emsabwärts in Luftlinie nur wenig mehr als 30 km von Völlen entfernt.

Die heutige Völlener Kirche und ihr Altar

Völlen dürfte im Mittelalter zwei Kirchen gehabt haben. Von der verschwundenen älteren ist überliefert, daß ihre Steine zur Erweiterung der anderen, nunmehr einzigen Kirche benutzt wurden, die auf einer warfähnlichen Erhöhung des Geestrückens[8] etwa östlich der Dorfmitte steht. Diese einschiffige Backsteinkirche inkl. Chor wohl aus der 1. Hälfte des 15. Jahrhunderts wurde 1559 (unter der Herrschaft des Häuptlings, Ministerialen und Leerorter Drosten Eggerik Beninga, 1490-1562[9]) mit einem wuchtigen Westturm ausgestattet, der ihr heutiges Bild (Abb. 2) wesentlich mitbestimmt. Schutzheilige waren Petrus und Paulus. Nach der Reformation, die in Ostfriesland bei örtlich wechselnden Zeitverschiebungen während der Jahre von etwa 1519 bis 1540 stattfand und sich durchsetzte, wurde die Kirche lutherisch und blieb es auch trotz starker calvinistischer Strömungen in der Nachbarschaft.

Der im Chor befindliche, einzige Altar hat einen aufgemauerten Sockel mit einer neuen Deckplatte, letztere anstelle eines vorherigen, wohl romanischen Sargdeckels aus Sandstein (jetzt an der inneren Westwand des Kirchenschiffs angebracht). Kernstück des von einem Baldachin überwölbten, hölzernen Altaraufbaues über der Deckplatte bildet auf einer Predella ein Triptychon, d.h. ein dreiflügeliges, noch unterteiltes, einigermaßen primitives oder (kürzlich) primitiv restauriertes Altarbild. Nach dem Erhaltungszustand des Holzes zu urteilen, stammen einzelne Teile des Altaraufbaues aus verschiedenen Zeiten, wobei die Rückwand des Aufbaues, besonders die der Predella, zu den ältesten Teilen gehören dürfte, für welche eine Datierung um 1500 angenommen wird[10].

Abb. 1 *Der untere Emslauf beim Dorf Völlen und dessen beiden einstigen Sielen. Von Hand gefertigte, »gesüdete« Kartenskizze von 1676; s. Anm. 3. (Nieders. Staatsarchiv Aurich, Rep. 244, Nr. A 2699).*


Ostfriesland
Wöllen
B
E
A
D
H
G
Leme
olde Leme
Leme

Die offenbar als Schapp = Schrein genutzte Predella (ca. 220 x 47 cm) hat in ihrem »Rückbrett« (ca. 206 x 41 cm) drei rechteckige Öffnungen, die einst mittels kleiner Türen verschließbar waren. Diese Türen sind verloren gegangen, doch sind die Aussparungen für ihre eisernen »Schwalbenschanz«-Scharniere noch deutlich sichtbar. Vor allem auf dem »Rückbrett«, auch auf den dieses Brett begrenzenden, hinteren Schmalseiten der rechtwinklig dazu angebrachten, anderen Bretter der Predella, überdies noch an der unteren Rückwand des mittleren Altarbildes findet sich eine Fülle mehr oder minder intensiv eingekerbter, z.T. überschneidender Hausmarken, Namen und Namenszeichen, Jahreszahlen (von 1612 bis 1705, mit mehrfacher Nennung besonders des Jahres 1644) und anderer Motive, darunter mindestens sieben Schiffe mit Takelage. Diese Schnitzereien überqueren z.T. auch die vorgenannten zimmermannstechnischen Holz-Begrenzungen – Indiz dafür, daß die Einkerbungen erst nach dem Zusammenbau der Altar-Rückwand vorgenommen worden sind.

Falls diesen ungewöhnlichen, in einem Sakralbereich getätigten Schnitzereien besonderer Sinn und Zweck zukommt, so fällt deren Deutung einem kritischen, der Spekulation abholden Betrachter schwer. Immerhin: Nicht nur die Nähe zum katholischen Münsterland könnte es nahelegen, in den rückseitigen Altar-Einkerbungen (selbst ein »KÖSTER ZU VÖLLEN« namens »IOHAN IANSEN« mit Hausmarke hat sich »ANNO 1671« (?) zu verewigen versucht) das zutiefst menschliche Bestreben zu erblicken, eine segensreiche Verbindung zum göttlichen Herrn des Altars herzustellen, wie sie gemeinhin das Ziel von Votivbildern und -gaben ist. Auch könnte von Bedeutung sein, daß der Altar im Chor, also in einem Raum steht (und wohl immer stand), von dem aus anderen Kirchen bekannt ist, daß er mit für profane Rechtshandlungen öffentlich genutzt wurde. Zu beweisen ist hier nichts. Wo gibt es Vergleichbares?[11] Schließlich sind Schiffsbilder in Kirchen nicht eben selten.

Die Schiffsbilder

Keine der oben erwähnten Jahreszahlen ist mit Sicherheit einem der Schiffsbilder zuzuordnen, so daß der genaue Zeitpunkt der Konturen-Schnitzereien offenbleiben muß. Andererseits spricht kaum etwas dagegen, die mit den anderen Einkerbungen sich z.T. eben überschneiden-

Abb. 2 *Die Backsteinkirche des Dorfes Völlen in ihrem heutigen Zustand, gesehen von NW.*

den Schiffskonturen der gleichen Zeit zuzurechnen, wie diese anderen Einkerbungen, also der datierten Zeit vom frühen 17. bis zum frühen 18. Jahrhundert. Dafür dürften auch einige schiffstypologische Indizien – allerdings nicht mehr – sprechen, womit wir beim Thema der Schiffsbestimmungen wären.

Auf dem genannten Rückbrett von links nach rechts fortschreitend, wurden die fünf größten der sieben »Völlener Schiffe« ausgemessen und fotografiert[12]; die zwei kleinsten wurden nicht aufgenommen, weil sie nur schwer zu erkennen, also kaum abbildenswert sind und geringe Aussagekraft haben. Die hier reproduzierten Fotos wurden zum besseren Erkennen jeweils rechts daneben zeichnerisch vereinfacht und skizzenhaft in jenen Konturen verstärkt, welche einigermaßen zweifelsfrei – oder in bestimmten wenigen Fällen nur möglicherweise (dann mit Fragezeichen) – zum betreffenden Schiff gehören (Abb. 3–7).

Diese Bild-Ergebnisse erweisen sich bei schiffahrtshistorisch näherer Betrachtung zunächst mehr als Fall- denn als Fundgruben: Die Versuchung, auf Grund mehr oder minder erkennbarer, vielleicht nur vermeintlicher Details schiffstypologische Aussagen zu treffen, ist ebenso groß wie verständlich. Der Versuchung zu erliegen, muß allerdings dringend gewarnt werden, denn bei Anlegung kritisch-vergleichender Maßstäbe ergeben sich zu viele Unsicherheitsfaktoren. Der Verfasser, seit Jahren u.a. mit Arbeiten über den Schiffstyp Bojer[13] befaßt, schließt beispielsweise zwar gewisse Verwandtschaften zwischen einigen der »Völlener Schiffe« und Bojern nicht aus und bietet hier sogar bildliches Vergleichsmaterial (Abb. 8–10)[14], bleibt jedoch weit davon entfernt, »Völlener Schiffe« schlicht als Bojer zu bezeichnen[15]. Ergänzend hingewiesen sei statt dessen noch auf drei Handzeichnungen von ungenannten Schiffen auf einer ebenfalls von Hand gefertigten Karte der – geografisch relativ nahegelegenen – Insel Juist aus dem 2. Jahrzehnt des 18. Jahrhunderts, also aus der Zeit kurz nach der letzten Völlener Jahreszahl-Einkerbung, die gleichfalls gewisse Verwandtschaften zu den »Völlener Schiffen« erkennen lassen (Abb. 11)[16].

Unter dem Vorbehalt, daß Holz-Einkerbungen naturgemäß Vergröberungen und somit vielleicht auch Entstellungen mit sich bringen, läßt sich einigermaßen *präzis* zu den »Völlener Schiffen« derzeit kaum mehr als folgendes sagen:

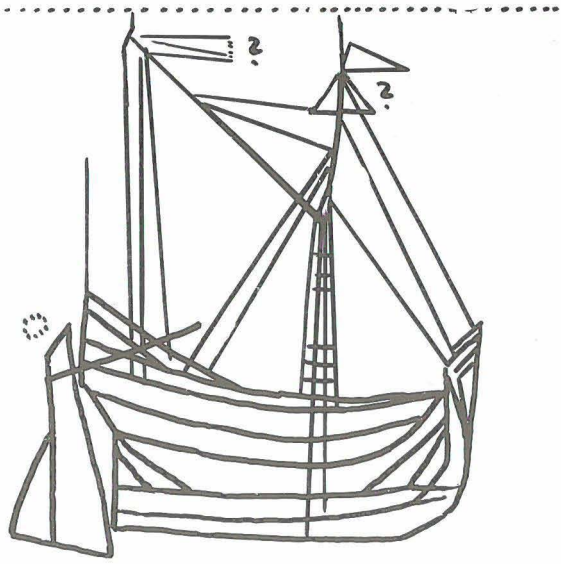
a) Bis auf Nr. 2 (Abb. 4) wirken alle Schiffs*rümpfe* recht gedrungen und kurz, etwa bei Berücksichtigung der Höhen von Bordwänden und Masten. Die Proportionen der Rümpfe und deren (runde oder flache) Abschlüsse genauer bestimmen zu wollen, erscheint müßig, zumal die »Völlener Schiffe« leider nicht auch in Achter- oder Vorderansichten überliefert sind, welchen die Breiten- u.a. Verhältnisse entnommen werden könnten.

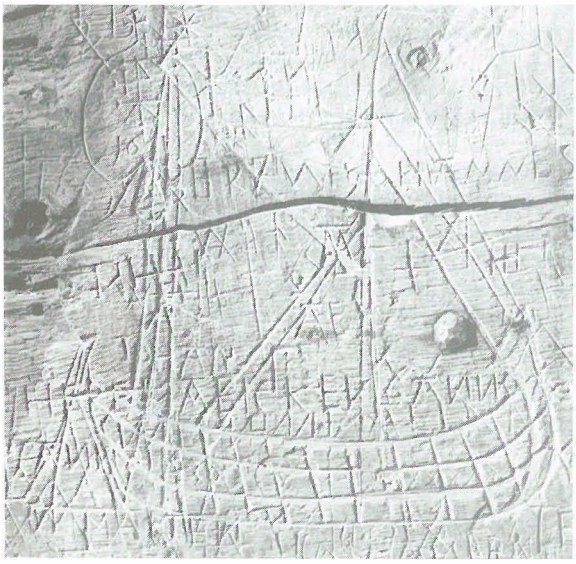
b) Alle Schiffe sind mit *Unterwasserpartien* dargestellt, Nr. 5 (Abb. 7) allerdings ohne Stevenruder[17], so daß man – wie auch bei den gezeichneten »Juister Schiffen« (Abb. 11) – kaum von bloßen »Schiffsbildern« häufiger Art, sondern eher schon von stark vereinfachten schiffbauzeichnerischen »Seitenrissen«[18] sprechen kann. Der oder die Schnitzer dürften daher im Schiffbau nicht ohne Erfahrung, mindestens aber mit bei Ebbe trockengefallenen Schiffsrümpfen ihrer Zeit vertraut gewesen sein.

Antworten auf die Frage nach eventuell erkennbarer *Kraveel-* oder (zeitlich wie örtlich kaum zu erwartender) *Klinkerbauweise* der »Völlener Schiffe« ergeben die Einkerbung nicht – es sei denn, man will eine Anzahl mehr oder minder senkrechter Schnitzlinien in den Schiffsrümpfen bei Nr. 2 (Abb. 4) und Nr. 3 (Abb. 5) als Andeutungen einer doch recht stilisierten Kraveelbauweise nehmen.

Beachtenswert und in gewissem Widerspruch zum Fundort nahe einer flachen Wattküste, folglich als Indiz für eine Art Hochseeschiffahrt via Emsmündung erscheinen die starken Kiele (?) bei den Nr. 1, 3–5 (Abb. 3, 5–7).

Für die z.T. erstaunlich großen, manchem Betrachter (nach unten auch mit Recht) überdimensioniert erscheinenden, den Driftverhältnissen in küstennahen Gewässern angepaßten *Stevenruder* gibt es genügend niederländische Bildquellen für kleinere Schiffe verschiedenster Art vom 17. Jahrhundert bis in unsere Zeit nicht nur aus der ehemaligen Zuiderzee





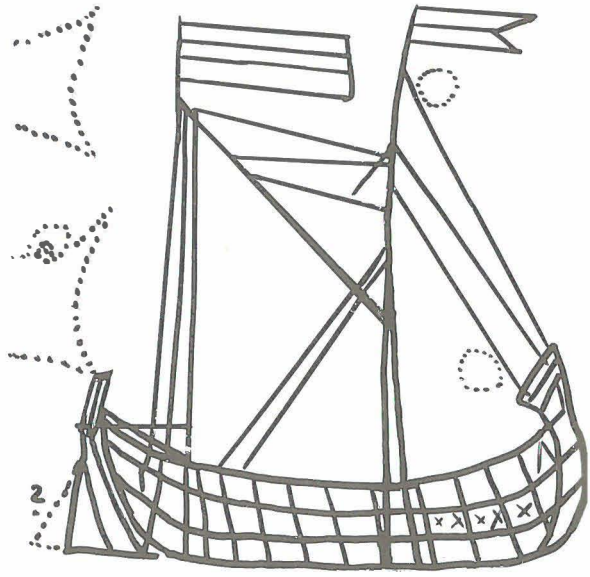
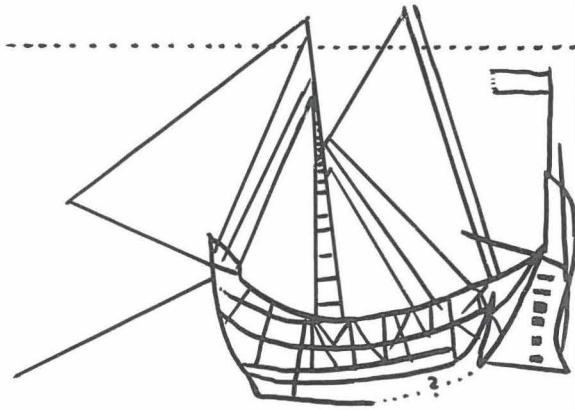
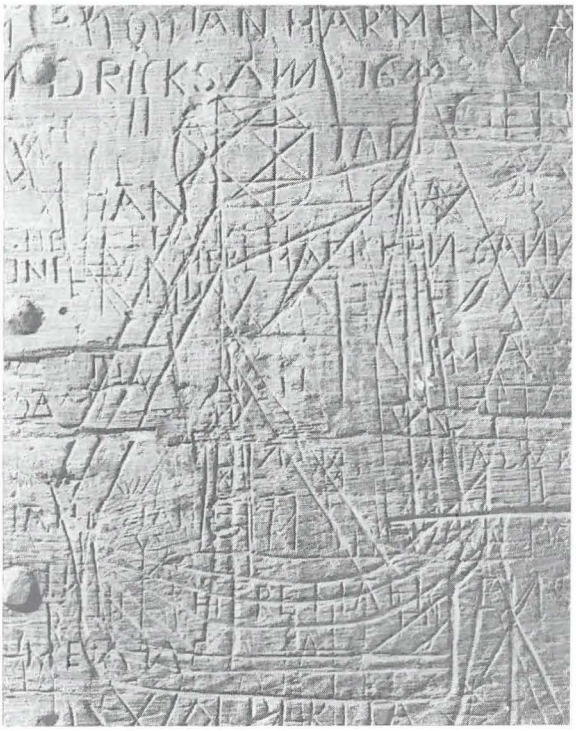


Abb. 3 *Schiff Nr. 1: Höhe mit Masten ca. 30 cm. Länge über alles ca. 27 cm; oberhalb im Hintergrund (?) Seitenansicht einer – jedoch nicht der heutigen Völlener – Kirche*[21].

Abb. 4 *Schiff Nr. 2: Höhe ca. 27 cm, Länge über alles ca. 25 cm.*

und angrenzenden Gewässern. Bei den Nummern 1 und 4 (Abb. 3 und 6) laufen die Ruderpinnen (niederl. helmstokken, -houten) – offenbar durch Hennegaten binnenschiffs geführt – unter den achterlichen Aufbauten hindurch zum Platz des Rudergängers. Bei Nr. 3 (Abb. 5) mit Sicherheit, wahrscheinlich auch bei Nr. 2 (Abb. 4) fehlen achterliche Auf-





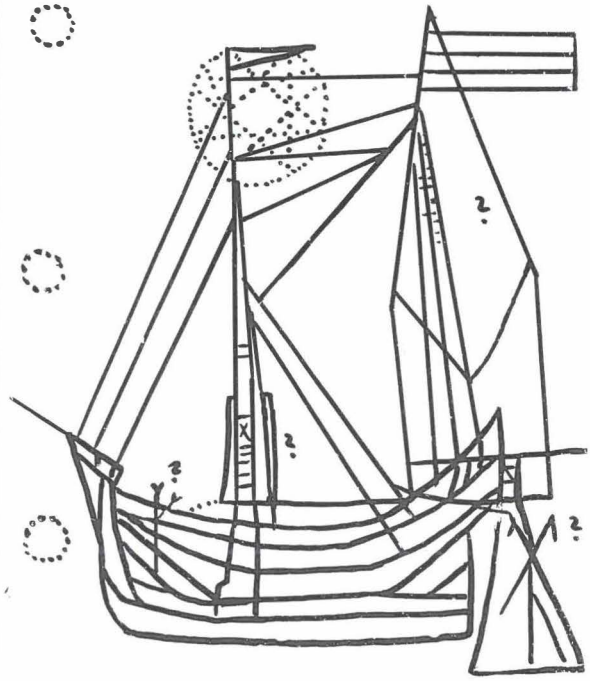


Abb. 5 *Schiff Nr. 3: Höhe ca. 14 cm, Länge über alles (d.h. inkl. Bugspriet) ca. 18 cm.*

Abb. 6 *Schiff Nr. 4: Höhe ca. 30 cm, Länge über alles (d.h. inkl. Bugspriet) ca. 27 cm; beim Topp des Großmastes Grundriß eines auf Salingen ruhenden Marses?*

bauten, so daß die Ruderpinnen über die achterlichen Bordwände schwenkbar an Deck kommen (niederl. sogen. draai-over-boords).

Keines der »Völlener Schiffe« zeigt die in den Niederlanden während der letzten Jahrzehnte des 16. Jahrhunderts allmählich verwendeten, auch in benachbarten küstennahen

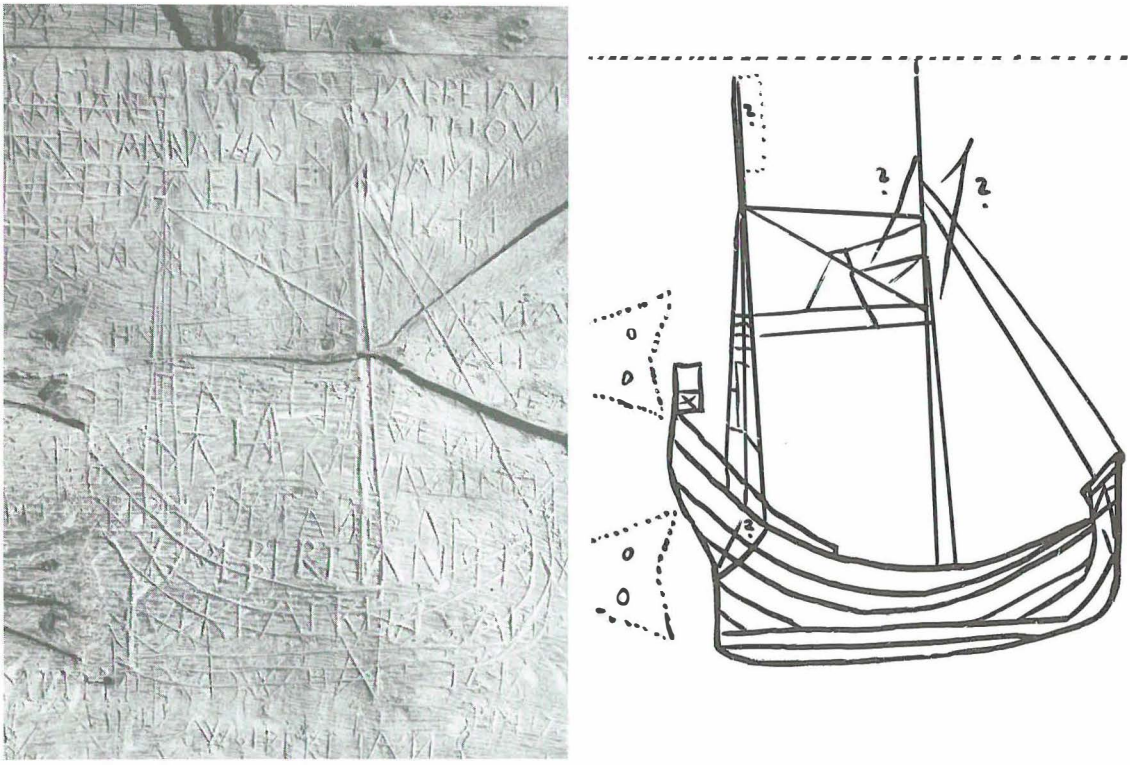


Abb. 7 *Schiff Nr. 5: Höhe ca. 31 cm, Länge über alles ca. 23 cm.*

Gewässern später sehr häufigen und gelegentlich bis heute zur Minderung der Abdrift dienenden *Seitenschwerter* (vgl. Abb. 8–11). Dies wäre ein Indiz für die Einkerbungen in einer Zeit noch vor der weitgehenden Üblichkeit von Seitenschwertern bei hiesigen Küsten- und Binnenschiffen, also etwa für die 1. Hälfte des 17. Jahrhunderts (und stünde überdies im Einklang mit der vorherigen Bemerkung über die z.T. starken, auf Hochseeschiffahrt deutenden Kiele, welche Schwerter entbehrlich machten).

Von der Rumpf-/Unterwasserpartie bereits in den Bereich der Takelage führend, weil deutlich auch der Verstagung dienend, sind die bei allen »Völlener Schiffen« vorhandenen, sämtlich recht große *Nashölzer/Luvklötze* hervorzuheben – jene breiten Oberteile der hier an sich schon breit gestalteten Vordersteven eigener Art (niederl. loefbijter), deren Form primär driftabhängig- steuerungstechnisch zu erklären ist (vgl. Abb. 8–10).

c) Eventuelle achterliche Rumpf- bzw. *Decksaufbauten*, mehr oder minder steil nach achtern ansteigend und dort auch ausladend (Gillung), sind bei den Nummern 1, 4, und 5 (Abb. 3, 6, und 7) zu erkennen[19]. Der jeweils ausladende Teil scheint achtern flach konstruiert gewesen zu sein, wie es ebenso bei anderen zeitgenössischen niederländischen Abbildungen von Schiffen mittlerer Größe – z.B. frühen Büsen – feststellbar ist (vgl. auch Abb. 9 und 10). Mehr über diese möglichen Aufbauten zu sagen und genauer von Achter- bzw. Steuerplicht oder gar Kampanje, Poop, Quarterdeck sowie deren konkreten räumlichen Nutzung sprechen zu wollen, ist kaum vetretbar.

d) Mit Ausnahme von Nr. 3 (Abb. 5) könnten *Zweimaster* dargestellt sein – bei den Nummern 1, 2 und 4 (Abb. 3, 4 und 6) z.T. mit Mastfüßen, deren untere Einlagerungen in die jeweilige Mastspur (= Teil der mehr oder minder starken Kiel- bzw. kielnahen Spanten-

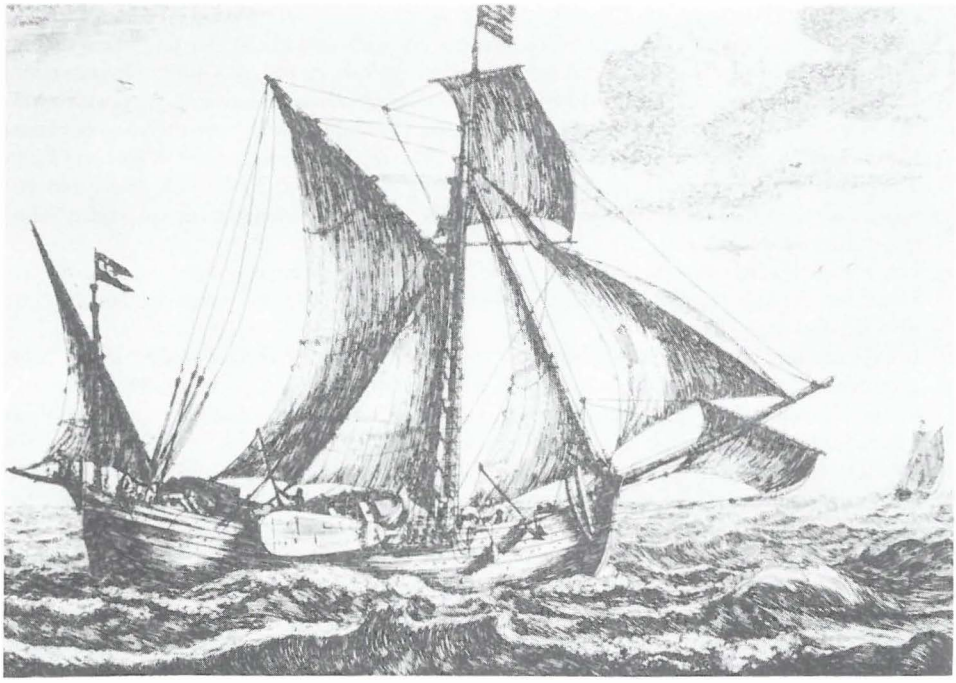


Abb. 8 *Im Vordergrund: Bemannter, seegehender Bojer, zwei- bzw. anderthalbmastig unter vollen Segeln und mit Seitenschwertern. Radierung von Reinier Nooms/Zeeman (ca. 1623–64) aus der Serie »Verscheyde Schepen en Gesichten van Amstelredam ...«, Amsterdam 16..? (a 6, Ausschnitt; marit. Archiv d. Verf.).*

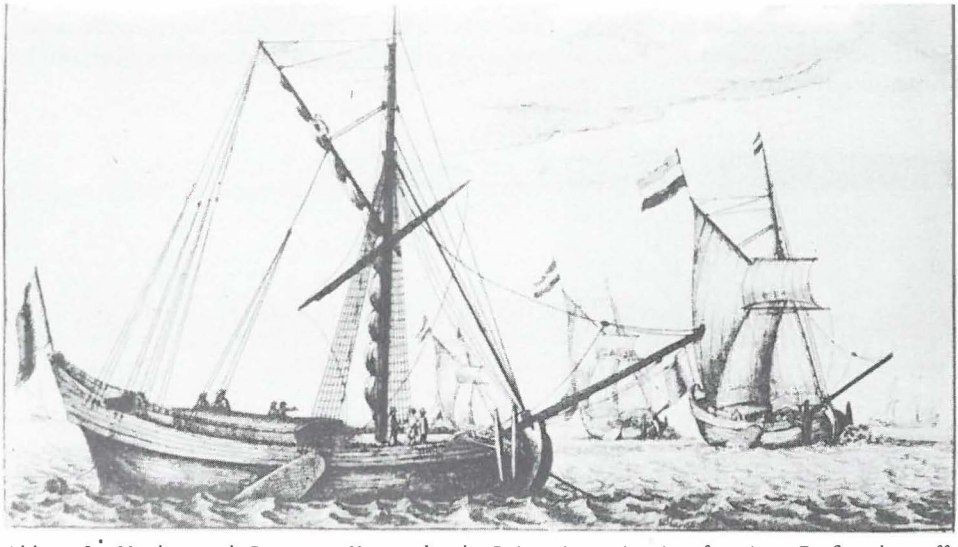


Abb. 9 *Im Vordergrund: Bemannter*[22]*, seegehender Bojer, einmastig mit aufgegeitem Großsegel, gereffter Breit- und gefierter Stagfock. Im Mittelgrund: Weitere Bojer unter vollen Segeln. Sämtlich mit Seitenschwertern. Radierung von Wenzel Hollar (1607–77) aus der Serie »Navium Variae Figurae ...«, Amsterdam 1647 (Marit. Archiv d. Verf.).*

konstruktion) zu ahnen sind. Bei Nr. 4 (Abb. 6) wirken drei mastbezogene Details ebenso bemerkenswert wie z.T. nur mit beträchtlichen Zweifeln erklärlich: Der Großmast scheint oberhalb des Decks in einer Art Köcher (niederl. koker) zu stehen – Indiz für besondere Verstärkung dieses Mastes und/oder für dessen Umlegbarkeit bei Bedarf[20]? An beiden Masten wehen die Flaggen (anders als bei den sonstigen »Völlener Schiffen« entgegen normaler Fahrt- und Windrichtung) nach achtern – ein (überraschend laienhafter) Bildfehler? Beim Topp des Großmastes (mit leichter Verschiebung nach rechts) findet sich eine geometrische, äußerlich fast kreisrunde Einkerbung – der Grundriß/-schnitt eines auf seinen Salingen ruhenden Marses?

e) Die »Völlener Schiffe« Nr. 3 und 4 (Abb. 5 und 6) scheinen *Bugspriets* zu haben, und Schiff Nr. 3 (Abb. 5) könnte darauf wohl ein Klüversegel führen – womit wir bei Takelage und Besegelung wären.

f) Bei den relativ groben Schnitzereien der »Völlener Schiffe« *Takelage* einschließlich *Segel* genauer erkennen oder gar bestimmen zu wollen, stößt natürlich auf besondere Schwierigkeiten. Deren größte liegt darin begründet, daß bei vielen der »einschlägigen« Kerblinien kaum auszumachen ist, ob sie nur stehendes oder laufendes Tauwerk (z.B. Stage, Geerden [= Brassen bei Spriet- und Gaffelsegeln], Fallen), mastverbundene Rundhölzer (z.B. Gaffeln) oder eben auch Lieken (= aufgenäht segeleinfassende, mithin das Segelformat abgrenzende Taue) und damit die Segel selbst abbilden. Verdeutlicht sei dies Problem an Schiff Nr. 3 (Abb. 5): Es könnten über dem Bugspriet (wie unter e) schon gesagt) ein Klüversegel, vor dem Mast ein Stagsegel (Stagfock) und achter dem Mast ein stehendes Gaffelsegel (vgl. Abb. 8 und 9) angenommen werden – doch kann es sich auch um die Darstellung lediglich der zur Segelführung erforderlichen Rundhölzer und Taue handeln. Im übrigen läßt sich doch auf folgendes hinweisen:

Kein Haupt-(Groß-)Segel eines der »Völlener Schiffe« scheint ein – in der damaligen Küsten- und Binnenschiffahrt der südlichen Nordsee sehr häufiges – *Sprietsegel* zu sein, denn nirgendwo ist ein am Mast kurz über Deck ansetzendes, schräg nach oben führendes Spriet zu erkennen (welches allerdings auch vom Großsegel verdeckt sein könnte). Vielmehr deuten manche Proportionen und Details auf die schon erwähnten, *stehenden* (=i.d.R. nur aufzugeienden, nicht zu fierenden) *Gaffelsegel* unter ihren typischen, langen geraden Gaffeln (vgl. Abb. 8 und 9) – Indiz für eine seinerzeit »fortschrittliche«, der Seegängigkeit angepaßte Bauweise?

Abb. 10 *Kleiner bemannter, wohl seegehender Bojer, einmastig mit Großsegel, das als Sprietsegel gekaaid (ndld. = durch vertikale Schwenkung des Spriets und Verholen von dessen Nock an Deck gefiert) ist, mit Stagfock und Seitenschwertern. Unbezeichneter, bemalter Giebelstein vom Haus Haverstraat 28 in Utrecht, jetzt im dortigen Centraal Museum (Marit. Archiv d. Verf.).*

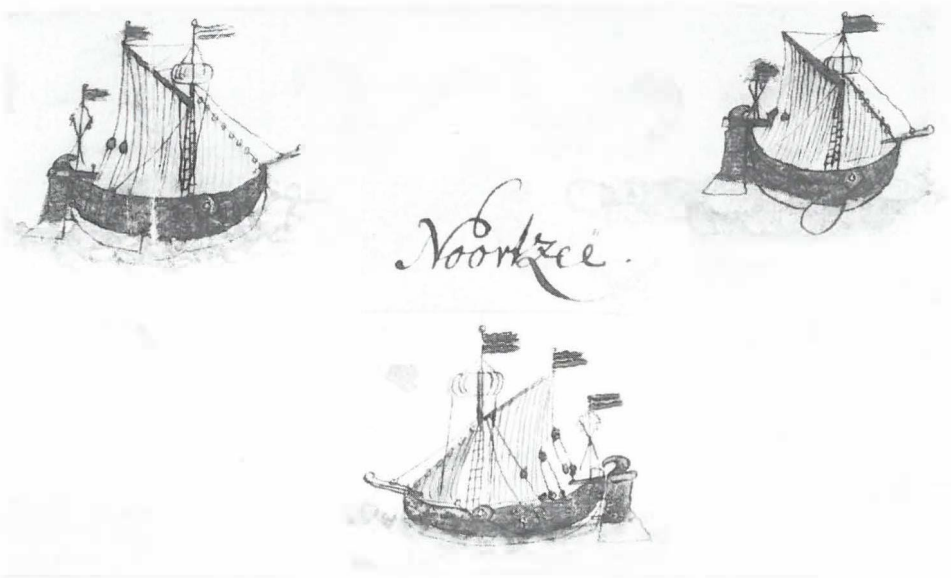


Abb. 11 *In mancher Hinsicht bojerähnliche, zwei- bzw. anderthalbmastige (?) Schiffe unter vollen Segeln und mit Seitenschwertern. Randzeichnungen zu einer durch T.F. Emmius von Hand gefertigten Karte der Insel Juist von 1715. (Niedersächs. Staatsarchiv Aurich, Rep. 244, Nr. B. 2605).*

Wer will, mag bei den Nr. 1 und 5 (Abb. 3 und 7) an den Großmasten *Rah-Toppsegel* angedeutet sehen (vgl. Abb. 8).

Stark verwirrend und konstruktivisch schwer zugänglich ist die Takelage des Besanmastes bei Nr. 4 (Abb. 6), falls es sich überhaupt um einen solchen Mast handelt. Letzteres unterstellt, scheint der Mast sehr weit achtern zu stehen, und eine dort befindliche, kräftige waagerechte Schnitzlinie könnte als achterlich weit ausladende *Giek* (= Rundholz als untere Halterung des Besan-Gaffelsegels) gedeutet werden – Indiz für eine Schmack früher Bauart?

Blöcke als wesentliche Bestandteile der Takelage sind nirgends zu erkennen (und bei Holz-Kerbarbeiten der hier vorliegenden Art auch kaum zu erwarten).

Wanten dürfen mehr oder minder deutlich bei allen »Völlener Schiffen« festzustellen sein, bisweilen sogar mit Andeutung von *Webleinen*.

g) Das einzige »Völlener Schiff« vor Anker, d.h. mit steifem *Ankerkabel*, scheint Nr. 3 (Abb. 5) zu sein (vgl. hierzu aber Abb. 9 mit wesentlich tiefer liegendem Kabelansatz/ Ankerklüse).

Keine der vorstehend unter a) bis g) beschriebenen Fakten und gegebenen Interpretationen spricht dagegen, die »Völlener Schiffe« primär dem 17. Jahrhundert zuzuordnen, wenngleich manches Vorgetragene auch schon für das späte 16. Jahrhundert bzw. noch für das 18. Jahrhundert und danach gelten kann.

Aus den Schnitzereien irgendetwas über die Besatzungen der »Völlener Schiffe« erkennen zu wollen, ist unmöglich, denn Menschen an Bord sind nicht zu sehen – anders als bei den Abb. 8–10 (aus denen sich allenfalls vage Rückschlüsse auch auf die Mannschaften der »Völlener Schiffe« ziehen lassen könnten).

Fazit

Über die naheliegende Vermutung hinaus, daß es sich bei den »Völlener Schiffen« um mehr oder minder typische Darstellungen küstenregionaler Segler der Emsmündung mit hierorts zwangsläufig stark niederländischem Einschlag handelt, hat der Verfasser dem bisher Vorgetragenen wenigstens zur Zeit nichts hinzuzufügen. Ein in seiner Spekulationsneigung weniger gehinderter Interpret mag mehr aus den »Völlener Schiffen« ersehen und ableiten können – der Verfasser beschränkt sich auf die Bitte, ihm ergänzende Erkenntnisse und Interpretationen *gesicherter* Art im Interesse weiterer Forschung mitzuteilen.

Anmerkungen:

1 Dank zu sagen ist hier den Auricher Herren Vietor, der erste Fotos lieferte, und Dr. van Lengen, Landschaftsdirektor, der den Verf. gezielt ansprach.

2 Zum Wortsinn: »Over de Leda« = jenseits der Leda (SW Leer mündender rechter Nebenfluß der unteren Ems) aus zentral-ostfries. Sicht. Vergleichbar: »Overijssel« = jenseits der IJssel liegende niederl. Provinz aus zentralndld. = holländ. Sicht.

3 Niedersächs. StArch. Aurich, Rep. 244, Nr. A 2699: »Des Ingenieurs Honart's Abriß wegen eines auszugrabenden Tieffs bey Vollen 1676« (handschr. rücks. Text). Der aus dem holländ. Dordrecht stammende, in Norden ansässige J. van Honart, auch van den Honaert, war damals u.a. fürstl.-ostfries. Landmesser.

4 Hammrich (nddt.) = in der Marsch gelegenes Grünlandsmoor; Grünland üb. Dargmoor.

5 ndld. muiden.

6 Ergebnisse vereinzelter Befragungen durch den Verf. 1980-82.

7 Niedersächs. StArch. Aurich, Rep. 244, Nr. 9000-III-.

8 Dergleichen – hydrologisch kaum nötige – künstliche Erhöhungen von Geestrücken für Zwecke des Kirchenbaues sind im Küstenbereich der südl. Nordsee auch anderswo bekannt. Inwieweit sie kultisch/optisch-repräsentativen Zwecken dienten, mag, obwohl naheliegend, offenbleiben.

9 Zugleich der wichtigste der frühen ostfries. Historiker.

10 Mehr über den Altar zu erfahren, war derzeit nicht möglich – trotz denkmalkundl. Bemühungen des vom Verf. eingeschalteten, regional zuständigen ev.-luth. Kirchenkreises Rhauderfehn, dem ausdrücklich Dank zu sagen ist.

11 Was *Schiffskonturen* auf kirchlichem Bau- u.ä. Material angeht, so sind schon wegen ihren höheren Alters, ihres ganz anderen Fundortes und ihres unterschiedlichen Grundstoffes zwar nicht vergleichbar, aber wohl eines Hinweises wert jene Backsteinfragmente der 2. Hälfte des 15. Jahrhunderts aus dem Vor Frue kloster im dänischen Helsingør, die große Schiffe des Spätmittelalters (wohl der Sund-Durchfahrt) zeigen und im Handels- og Søfartsmuseet auf Slot Kronborg verwahrt werden. S. hierzu H. Winter: Schiffsbilder auf Ziegelsteinen. In: Forschungen und Fortschritte, 13. Jahrg., Nr. 35/36, Berlin 1937, S. 415f. Abb. finden sich u.a. auch in Publikationen des gen. Museum sowie (wohl zuletzt) beim Verf.: Baardsen (Barsen) – Ein Beitrag zur spätma. Schiffahrtsgeschichte... . In: das logbuch, Zeitschr. für Schiffbaugeschichte und Schiffsmodellbau, 18. Jahrg., Heft 4, Heidesheim 1982, S. 121ff. (124).

12 Zu danken nicht nur für die Erlaubnis, in der Kirche frei zu fotografieren, sondern auch für allgemeine Hilfs- und Auskunftsbereitschaft ist der ev.-luth. Kirchengemeinde Völlen, hier vertreten durch den Kirchenältesten und ehrenamtl. Küster Hinrich Griepenburg.

13 Jahrhundertelang einer der wichtigsten, im Typ wechselnden kleineren Segler nicht nur der Flachküstenschiffahrt in der südlichen Nordsee.

14 Diese Bojer haben – anders als die »Völlener Schiffe« – Seitenschwerter und nur kleine Stevenruder.

15 Was alte Schiffsbezeichnungen angeht, kann der Verf. hier nur wiederholen, was er an anderer Stelle ausgeführt hat: »In der Terminologie der Schiffsbezeichnungen vor dem 17. Jahrhundert (und oft genug noch später) herrscht Verwirrung. Sie ist besonders durch regional unterschiedlichen Sprachgebrauch, ständige, ebenfalls regional verschiedenartige bau- und ausrüstungstechnische Veränderungen, neue Zwecksbestimmungen, aber auch durch modische Trends wie durch Eigenwilligkeiten der Bezeichner bedingt. Verstärkt wird die Verwirrung noch durch die wechselnde Orientierung der Schiffsbezeichnungen an unterschiedlichen Merkmalen wie Rumpfbauweise, Zahl und Arten der

Decks, Bestückung, Takelage, Funktion u.a.m.« – In diesen Zusammenhang gehört wohl die dem Verf. gegenüber mündl. geäußerte Klage von drs. Reinders, Leiter des ndld. Museums voor Scheepsarcheologie in Ketelhaven und der Schiffsausgrabungen in den IJsselmeerpoldern, daß die zahlreich dort gefundenen Schiffe meist so wenig zeitgenössisch bezeichneten Abbildungen gleichen.

16 Diese (schmack-ähnlichen?) Schiffe mit dem weit achtern stehenden, seltsamen Besan(?)mast haben – anders als die »Völlener Schiffe« – Seitenschwerter, aber wie die meisten »Völlener Schiffe« sehr große Stevenruder.

17 Das Fehlen dieses Stevenruders könnte in dem Platzmangel begründet sein, der sich für den Schnitzer aus dem z.Zt. vorhandenen, eisernen »Schwalbenschwanz«-Scharnier knapp links vom Schiffsrumpf ergab.

18 Im kleinen und mittleren Schiffbau des 17. Jahrhunderts erst nur vereinzelt verwendet, da dort noch die Fertigung nach überlieferten Erfahrungswerten oder nach bloßen Baubeschreibungen (ndld. certers) vorherrschend war (und lange blieb). Daß bei den »Völlener Schiffen« auch Bauelemente erkennbar gemacht wurden, die – wie etwa die Ruderpinnen und Mastfüße – nach außen nur zum kleinen Teil oder garnicht sichtbar sind, könnte sogar die Bezeichnung »Seitenschnitte« vertretbar erscheinen lassen.

19 Höhe, Steilheit und besonders achterliche Ausladung sprechen nicht dafür, anstelle der Aufbauten lediglich achterlich Erhöhungen (à la Setzborde) von Bordwand bzw. Schanzkleid anzunehmen.

20 Umlegbare Masten kennen wir z.B. von den damaligen Herings-Büsen, und solche Umlegbarkeit mittels eines »kokers« oder ähnlich (seitenzugängliche Festlegung) ist auch dem neueren Schiffbau nicht fremd.

21 Einige Indizien lassen es dem Verf. nicht ausgeschlossen erscheinen, daß hier eine der Insel- oder Küstenkirchen abgebildet wurde, welche für die damaligen Schiffe von See aus Markierungspunkte = Seezeichen bildeten.

22 Besonders bemerkenswert ist der Seemann oben auf der langen (»stehenden«) Gaffel.

Fotos: *Abb. 1 und 12: Niedersächs. Staatsarchiv Aurich*
Abb. 2 – 11: J. Ihnken/Emden

Dem Niedersächs. Staatsarchiv Aurich ist für seine Fotos inkl. Reproduktionserlaubnis, Herrn Jens Ihnken/Emden für seine Fotos zu danken.